

051 15

I ZR 156/53

Verkündet am
5. Februar 1954

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma F. H. B. [REDACTED] in L. [REDACTED] G. [REDACTED] A. [REDACTED] F. [REDACTED],
Beklagten, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland - Bundeswasserstraßenverwaltung,
vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in K. [REDACTED],
diese vertreten durch ihren Leiter, den Regierungsbaudirektor
T. [REDACTED] in K. [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 5. Februar 1954 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Wilde, Dr. Bock, Dr. Nastelski, Dr. Christoph
und Dr. Weiss

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
2. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandes-
gerichts in Schleswig vom 7. April 1953 wird auf Kosten
der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen .

Tatbestand:

Die Beklagte ist Eigner des mit einem Sechszylinder-Viertaktdieselmotor 240 PS ausgerüsteten Motorschiffs "D [REDACTED] H [REDACTED]", das eine Länge von 52,50 m hat und eine Tragfähigkeit von 407 t besitzt.

Am Vormittage des 25. Januar 1948 befand sich das genannte Schiff mit einer Ladung von 375 t Torf bei diesigem Wetter und bedecktem Himmel auf dem Elbe-Trave-Kanal auf der Fahrt von der Donnerschleuse nach Lübeck. Die Schiffsbesatzung bestand aus dem Schiffsführer B [REDACTED], der das Steuer bediente, dem Maschinisten S [REDACTED] im Maschinenraum und dem Bootsmann Ba [REDACTED] an Deck.

Zwischen 10 und 11 Uhr erreichte das Schiff die Kanalschleuse Büssau, deren Südtor, ein Klapptor, geöffnet war. Das nördliche Schleusentor, ein Stemmtor mit zwei Flügeln, war geschlossen. Die Einfahrt in die gefüllte Schleusenmauer, die eine nutzbare Länge von 80 m aufweist, war freigegeben.

Auf beiden Ufermauern der Schleusenkammer befinden sich je 5 Festmachervorrichtungen, sogenannte Poller; 4 davon haben untereinander gleichen Abstand, der 5. steht etwas weiter von der Uferkante entfernt landeinwärts und in wenigen Metern Abstand von dem Stemmtor. Der 4. Poller hat von diesem Tor einen Abstand von etwa 12 m. In die Schleusenmauer sind außerdem noch in gleichen Abständen untereinander 7 eiserne Haltekreuze eingelassen, die ebenfalls zum Festmachen der Schiffe dienen.

Besondere Festmacher stellt die Kanalverwaltung nicht, das Festmachen obliegt allein der Schiffsbesatzung ohne Mithilfe der Schleusenbediensteten.

Das Schiff glitt mit bereits etwa 100 m vor der Einfahrt in die Schleusenkammer abgestelltem Motor durch das geöffnete Klapptor in die Kammer. B[REDACTED], der sich vom Steuer aus mit dem Maschinisten S[REDACTED] durch ein Sprachrohr verständigte, hatte die Absicht, das Schiff möglichst weit vorn backbords an der westlichen Schleusenmauer festzumachen. Beim Passieren des Klapptores ließ der Schiffsführer durch ein Vorkommando an den Maschinisten die Maschine auf rückwärts legen. Als das Schiff sich dann mit dem Bug der Mauer näherte und mit dem Heck und der Schraube das Klapptor passiert hatte, gab B[REDACTED] in den Maschinenraum an den Maschinisten das Kommando "Langsam rückwärts!", um das Schiff auf diese Weise mit der Maschine abzustoppen. Aus ungeklärten Gründen sprang der Motor jedoch nicht an. Inzwischen hatte der Bootsmann Ba[REDACTED] Anstalten getroffen, das Schiff mit der Halteleine an dem nächstgelegenen Haltekreuz in der Schleusenkammer festzumachen. Er erhielt aber von dem Schiffsführer die Weisung, nicht an dieser Stelle die Leine umzulegen, sondern den 4. und letzten der in einer Reihe stehenden Schleusenpoller an Land zu belegen. Er sprang an Land und es gelang ihm, den angezeigten Poller mit der Halteleine zu belegen. Beim Zurücklaufen zum Schiff stürzte er auf der Ufermauer und kletterte dann über die Treppe, die sich etwa 22 m vom Stemmtor entfernt in der Mauer befindet, wieder an Bord, lief nach den vorderen Schiffspollern und belegte nun diese mit der Halteleine. Er hatte jedoch zu weit oben belegt. Deshalb sprang die Leine von den Pollern wieder ab, als sie sich infolge der Vorwärtsbewegung des Schiffes straffte. Der Bootsmann legte das Tau darauf erneut um die Poller; es gelang ihm aber nur noch, die Fahrt des Schiffes zu verringern, so daß es in verringerter Fahrt mit seinem Vordersteven gegen den westlichen Flügel des Stemmtores stieß. Durch den Anprall wurde



dieser Flügel erheblich, der östliche Torflügel nur gering beschädigt. Der Vordersteven des Schiffes knickte ein.

Das Schiff wurde dann nach einer vorläufigen Überprüfung der Betriebsfähigkeit der Schleuse durch den Schleusenwärter allein durchgeschleust, da ihr keine anderen Schiffe in die Schleusenkammer gefolgt waren. Vorher hatte der Schiffsführer B. auf der vorgeschriebenen Formularmeldung des Schleusenwärters über das Vorkommnis den Vermerk unterschrieben, er erkenne an, daß der Schaden durch sein Verschulden entstanden sei; für die durch die Instandsetzung des Schadens entstandenen Kosten komme er in voller Höhe auf.

Die Klägerin ließ den westlichen Torflügel zunächst behelfsmässig abdichten, um den Verkehr auf dem Kanal aufrecht zu erhalten. In den Monaten April/Mai 1949 wechselte sie dann diesen Torflügel aus und ersetzte ihn durch einen neuen, den die Lübecker Flenderwerke herstellten und einbauten. Ein Reservetor stand nicht zur Verfügung. Zum Zweck der Erneuerung wurde die Schleuse gedockt. Der Elbe-Trave-Kanal war aus diesem Grunde drei Wochen für den Verkehr gesperrt.

Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Ersatz des ihr durch die Beschädigung ihres Schleusentores entstandenen Schadens auf Grund des Binnenschiffahrtsgesetzes mit der Begründung in Anspruch, die Schiffsbesatzung der Beklagten habe den Unfall allein verschuldet. Der Schiffsführer Behnecke habe den Bootsmann erst im letzten Augenblick, als der Zusammenstoß mit dem Tor bereits unmittelbar bevorstanden habe, an Land geschickt, um den letzten Poller vor dem geschlossenen Tor zu belegen, statt schon den ersten Poller zu benutzen und dann das Schiff von Land aus

weiter vorauszuwachen. Der Schiffsführer habe sich außerdem ausschließlich auf die Maschine verlassen, ohne Vorkehrungen zu treffen, um das Schiff im Falle des Versagens des Motors mit Leinen zum Halten zu bringen.

Zur Schadenshöhe hat die Klägerin vorgetragen, sie habe den stark beschädigten Torflügel erneuern müssen, da er außer der örtlichen Beschädigung durch den Vordersteven des Schiffes in sich eine bleibende Verwindung durch den Anprall erfahren habe. Dieser Mangel sei durch eine bloße Instandsetzung des alten Torflügels nicht zu beheben gewesen. Von den Kosten der Dockung der Schleuse hat sich die Klägerin zur Tragung der Hälfte der Kosten selbst bereit erklärt, da sie gelegentlich der Dockung noch andere, mit dem Unfall nicht zusammenhängende Instandsetzungsarbeiten vorgenommen habe. Ferner hat die Klägerin zwei Drittel der Kosten des Holzes und ein Fünftel der Kosten der Eisenkonstruktion des Torflügels wegen dessen längerer Lebensdauer abgesetzt und der Beklagten den Schrottwert des ausgebauten Flügels gutgebracht. Einschließlich der noch in Reichsmark erwachsenen Kosten für die behelfsmässige Abdichtung des beschädigten Schleusentores und eines allgemeinen Verwaltungskostenzuschlages auf den Lieferpreis der Flenderwerke hat sie ihren Schaden auf 30.691,26 DM bemessen.

Diesen Betrag nebst Zinsen verlangt die Klägerin mit vorliegender Klage.

Die Beklagte, die um Klageabweisung gebeten hat, hat den Klageanspruch dem Grund und der Höhe nach bestritten und geltend gemacht, ein Verschulden ihrer Schiffsbesatzung liege nicht vor. Ein Versagen der Maschine habe der Schiffsführer nicht vorhersehen können, da sie seit 1939 bis zum Unfall einwandfrei gearbeitet habe. Auch unmittelbar nach

dem Unfall sei der Motor sofort wieder angesprungen und ohne Beanstandung gelaufen. Der Bootsmann sei, sobald das möglich gewesen sei, an Land gegangen, um die Halteleine um einen Schleusenpoller zu legen. Nur durch seinen Sturz auf der Schleusenmauer bei seiner Rückkehr an Bord sei eine Verzögerung eingetreten, so daß er die Schiffspoller nicht mehr rechtzeitig habe belegen können, um den Zusammenstoß mit dem Schleusentor zu vermeiden oder doch in seinen Folgen abzuschwächen. Sein Sturz sei dadurch verursacht worden, daß der Schleusenmeister es verabsäumt habe, auf der infolge der vorangegangenen Fröste glatten Ufermauer zu streuen. Darin liege mindestens ein Mitverschulden der Klägerin. Ein weiteres Mitverschulden der Klägerin erblickt die Beklagte darin, daß auf der Schleuse keine Festmacher zur Entgegennahme und zum Festmachen der Halteleinen gestellt werden. Ferner habe die Klägerin schuldhaft die Minderung des Schadens unterlassen; sie habe die Beseitigung des Schadens über die Währungsreform hinaus verzögert.

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme die Beklagte zur Zahlung von 21.409,30 DM nebst Zinsen verurteilt und im übrigen die Klage abgewiesen.

Die dagegen eingelegte Berufung der Beklagten ist zurückgewiesen worden.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte Klageabweisung in vollem Umfange.

Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht sieht ein für den Klageunfall ursächliches Verschulden sowohl auf seiten des Schiffsführers Behnecke als auch auf seiten des Bootsmanns Batschkus als gegeben an. Dabei geht es unter Hinweis auf RGZ 147, 356 davon aus, daß die im Verkehr erforderliche Sorgfalt umso größere Vorsichtsmaßnahmen erfordere, je grösser die Gefahr, der begegnet werden solle, sei. Im vorliegenden Falle, so führt das Berufungsgericht aus, habe die Gefährdung einer Schleusenanlage in Frage gestanden, deren Beschädigung zur Lahmlegung des gesamten Verkehrs auf dem Elbe-Trave-Kanal führe. Deshalb habe das Durchfahren der Schleuse die Anwendung jeder nur möglichen Vorsicht notwendig gemacht, um eine solche Beschädigung zu vermeiden. Diese besondere Rücksichtnahmepflicht der Schiffer auf Schleusenanlagen sei auch in § 50 der Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal zum Ausdruck gekommen.

Diese Pflicht habe der Schiffsführer B. dadurch verletzt, daß er die Möglichkeit des Versagens des Motors, mit dem immer gerechnet werden müsse, bei seinem Manövrieren nicht in Betracht gezogen habe. Es sei erforderlich, daß die Fahrzeuge in der Schleusenkammer rechtzeitig ständig gemacht würden, damit beim Versagen des Motors noch genügend Zeit zum Aufstellen und Befestigen des Schiffes bleibe. Ein wirksames Hilfsmittel, das das Schiff rechtzeitig und schnellstens zum Halten gebracht hätte, habe dem Schiffsführer vorliegend zur Verfügung gestanden; er hätte nämlich das Schiff am dritten Schleusenpoller festmachen können. Der vierte Schleusenpoller, der nur etwa 12 m von dem geschlossenen Stemmtor entfernt sei, möge sich zum Festlegen eines bereits abgestoppten Schiffes eignen, nicht aber eines ohne Motorkraft mit einer Geschwin-

digkeit von mindestens 2 Stkm treibenden Schiffes von der Größe des Unfallschiffes. In dem Versuch des Schiffsführers B [REDACTED], das Schiff am vierten und nicht am dritten Poller festzumachen, liege daher ein weiteres Verschulden auf seiner Seite.

Diese Erwägungen des Berufungsgerichts lassen einen entscheidungserheblichen Rechtsirrtum nicht erkennen. Zu Unrecht meint die Revision, das Berufungsgericht habe nicht auf die gewöhnliche im Verkehr erforderliche Sorgfalt abgestellt, sondern überhöhte Anforderungen an den Schiffsführer gestellt. Es ist zwar richtig, daß der Begriff der Fahrlässigkeit im Sinne des die Grundlage vorliegender Klage bildenden § 3 BinnSchG der gleiche wie im bürgerlichen Recht ist. Der Begriff der Verkehrssorgfaltspflicht wird auch regelmäßig durch objektive Merkmale bestimmt und ist von den persönlichen Eigenschaften und Gewohnheiten eines Schädigers unabhängig. Es ist aber anerkannten Rechts und vom Reichsgericht in der oben angeführten Entscheidung als allgemeiner Grundsatz hervorgehoben, daß erhöhte Gefährdungsmöglichkeiten eine erhöhte Sorgfaltspflicht erfordern. Gegen die Anwendung dieses Grundsatzes durch das Berufungsgericht im vorliegenden Fall bestehen somit keine rechtlichen Bedenken. Wenn also das Berufungsgericht die Berücksichtigung der Möglichkeit eines Versagens des Schiffsmotors vom Schiffsführer bei seinen Entschliessungen verlangt, so bedeutet dies keine Überspannung der an einen Schiffsführer beim Durchfahren einer Schleuse zu stellenden Sorgfaltspflicht.

Weiter bemängelt die Revision, daß sich das Berufungsgericht bei Bemessung der Sorgfaltspflicht des Schiffsführers auch auf die Betriebsvorschrift für den Nordostseekanal bezogen habe. Diese könne hier nicht an-

gewendet werden, weil die tatsächlichen Voraussetzungen im Nordostseekanal völlig andere seien als im Elbe-Trave-Kanal. Auch diese Rüge kann nicht durchdringen. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, besitzt der Elbe-Trave-Kanal für die Allgemeinheit eine große wirtschaftliche Bedeutung und sind mit seiner Unbenutzbarkeit weitreichende Gefahren für Vermögenswerte verbunden. Die vom Berufungsgericht herangezogene Bestimmung des § 50 der Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal besagt auch nichts anderes als die Bestimmungen des § 87 BinnSchPolVO vom 12.4.1939 (RGBl II 655 [671] und § 179 der SchPolVO für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18.1.1939 - RGBl II 41 [94]). Diese machen den Schiffen die Vermeidung der Berührung des Schiffes mit den Schleusenanlagen bei der Schleusendurchfahrt zur besonderen Pflicht. Es sind entgegen der Ansicht der Revision auch keine Bedenken dagegen zu erheben, daß sich das Berufungsgericht bei Bemessung der Sorgfaltspflicht eines Schiffers auch auf Ziff 11 der Dienstanweisung für die Lootsen des Nordostseekanals bezogen hat, die besagt, daß ein augenblicklicher Ausfall der Maschinenkraft noch keine Havarie der Schleuse zur Folge haben müßte, worin also dem Lootsen und damit auch dem Schiffsführer ausdrücklich zur Pflicht gemacht ist, plötzliche Maschinenstörungen in den Bereich ihrer Überlegungen miteinzubeziehen. Darin ist nicht eine nur für den Nordostseekanal gültige Sonderregelung zu erblicken. Sie enthält vielmehr einen Hinweis auf die allgemeine Erfahrungstatsache, daß Maschinenstörungen vorkommen können.

Ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Schiffsführers B. [REDACTED] kann aber darin, daß er sich auf den Schiffsmotor verließ, nur gesehen werden, wenn ihm andere Mittel zum Ständigmachen des Schiffes zur Verfü-

gung standen. Ein solches wirksames Mittel erblickt das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum in der Möglichkeit, das Schiff am dritten Schleusenpoller festzumachen.

Gegenüber den der Annahme des vorerörterten Verschuldens des Schiffsführers zugrunde liegenden Feststellungen des Berufungsgerichts erhebt die Revision eine Anzahl von verfahrensrechtlichen Beanstandungen, die jedoch keinen Erfolg haben können.

Zunächst macht die Revision gegenüber der Feststellung, daß ein Schiffsmotor gelegentlich versagen könne, geltend, das Berufungsgericht habe den zu dieser Frage von der Beklagten im Schriftsatz vom 24. November 1953 angetretenen Gegenbeweis (Anhörung eines Sachverständigen) nicht berücksichtigt sowie eine von der Beklagten beigebrachte gutachtliche Äusserung der Klöckner-Humboldt-Deutz AG übergegangen, aus der sich ergebe, daß man mit einem Ausfall der Maschine überhaupt nicht zu rechnen brauche, wenn sie ordnungsmäßig gepflegt werde. Letzteres habe der Zeuge S. [REDACTED] bekundet. Die Rügen können nicht durchgreifen. Das Berufungsgericht hat seine Feststellung über das gelegentliche Versagen der Maschine (in Gestalt des Späteranspringens) nicht nur auf die Angaben des gerichtlichen Sachverständigen St. [REDACTED], sondern auch auf die des Privatsachverständigen der Beklagten A. [REDACTED] sowie auf das Zeugnis des Schiffsführers B. [REDACTED] und des Maschinisten S. [REDACTED] gegründet. Die Anhörung eines weiteren Sachverständigen zu diesem Punkte stand im freien Ermessen des Berufungsgerichts. Für eine Überschreitung der Grenzen dieser Ermessensfreiheit liegt kein Anhalt vor. Die Revision macht in diesem Zusammenhange noch geltend, im vorliegenden Falle habe es sich nicht um ein bloßes "Späterkommen" des Motors, sondern um dessen Aussetzen schlechthin gehandelt. Das Berufungsge-

richt habe daher nicht nur die Möglichkeit des "Späterkommens" in Betracht zu ziehen gehabt, sondern auch die des völligen Versagens des Motors würdigen müssen, mit der aber nach der Beweisaufnahme nicht zu rechnen gewesen sei. Diese Unterscheidung der Revision zwischen einem "Zuspätkommen" und einem Versagen des Motors schlechthin kann hier keine Bedeutung haben; denn tatsächlich ist der Motor des Schiffes der Beklagten nach den getroffenen Feststellungen schließlich angesprungen, ohne daß er repariert zu werden brauchte. Er hat also nicht "völlig versagt".

Soweit die Revision Angriffe gegen die Sachkunde des Sachverständigen Streuber erhebt, weil dieser sich bei seinem Gutachten in dem vorerörterten Punkte auf Angaben seines früheren Maschinisten gestützt habe, kann in der Verwertung eines derartigen Gutachtens kein Verfahrensverstoß erblickt werden. Aus welchen Quellen im einzelnen der Sachverständige seine Sachkunde schöpft, ist im allgemeinen vom Gericht nicht nachzuprüfen. Verfügt ein Sachverständiger über die notwendige allgemeine Sachkunde und Urteilsfähigkeit auf dem in Frage kommenden Gebiet, so muß es ihm auch überlassen bleiben, sich zusätzliches Wissen über Einzelfragen auf die ihm geeignet erscheinende Weise zu beschaffen.

Die Revision beanstandet ferner die Annahme des Berufungsgerichts, daß es beim normalen Verlauf der Dinge ohne Maschinenkraft nicht möglich gewesen wäre, das Schiff am vierten Schleusenpoller rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Insoweit ist das Berufungsgericht im wesentlichen dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen Streuber gefolgt. Die in diesem Zusammenhange erhobene

Revisionsrüge, das Berufungsgericht habe dabei Erklärungen der Sachverständigen St. [REDACTED] und H. [REDACTED] berücksichtigt, die diese in der letzten mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Gericht nicht gemacht hätten, kann nicht durchgreifen. Soweit im angefochtenen Urteil auf die mündlichen Erklärungen dieser Sachverständigen Bezug genommen ist, sind ersichtlich diejenigen Angaben gemeint, die im Tatbestand des angefochtenen Urteils (S 14/15) aufgeführt sind. Diese sind somit in einer den §§ 160, 161 ZPO entsprechenden Form festgelegt. Darin hat der Sachverständige Streuber ausdrücklich angegeben, der Schiffsführer habe sofort am nächstgelegenen Poller anlegen müssen, während der Sachverständige H. [REDACTED] nach der darin niedergelegten mündlichen Erklärung ein Festmachen am vierten Schleusenpoller für sachgemäß gehalten hat. Wenn das Berufungsgericht bei diesem Beweisergebnis unter näherer Darlegung seiner Gründe den Angaben des Sachverständigen St. [REDACTED] den Vorzug gegeben hat und zu dem Ergebnis gelangt ist, eine Anlegung am vierten Schleusenpoller sei unsachgemäß gewesen, so ist darin ein verfahrensrechtlicher Verstoß nicht zu erblicken.

Das Berufungsgericht ist hierbei davon ausgegangen, daß das Schiff mit einer Halteleine nur auf eine Strecke von 6 m zum Stehen zu bringen gewesen sei; es nimmt ferner an, der Bugteil des Schiffes müsse nach seiner zu den Akten überreichten Fotografie eine Länge von 8 - 10 m haben. Die Revision rügt insoweit Verletzung der gerichtlichen Aufklärungspflicht (§ 139 ZPO) und meint, das Berufungsgericht hätte die genaue Länge des Bugteiles des Schiffes aufklären müssen. Dabei würde die Beklagte vorgetragen haben, daß die Länge des Schiffes von dem Schiffspoller bis zur Spitze des Vorderstevens 8 1/2 m betrage. Es würde

sich vom Standpunkt des Berufungsgerichts aus sonach ergeben, daß das Schiff nach 14 1/2 m zum Stehen gebracht worden wäre. Es wäre dann nur zu einem geringfügigen Zusammenstoß mit dem Schleusentor gekommen. Jedenfalls wäre niemals der tatsächlich eingetretene Schaden ausgelöst worden. Auch diese Rüge muß erfolglos bleiben, da die von der Revision behauptete Länge von 8 1/2 m innerhalb der vom Berufungsgericht zugrunde gelegten Länge von 8 - 10 m liegt und danach der Unfall keinesfalls auszuschliessen war, selbst wenn die Festlegung des Schiffes am vierten Schleusenpoller ohne die sonstigen Störungen stattgefunden hätte.

Das gleiche gilt für die im Rahmen des § 286 ZPO erhobene weitere Beanstandung der Revision, das Berufungsgericht habe das Vorbringen der Beklagten in ihrem Schriftsatz vom 8. November 1949 S 4 nicht berücksichtigt, wonach das Schiff auch beim Umlegen des vierten Pollers nach 2 - 3 m hätte abgestoppt werden können. Insbesondere, so macht die Revision insoweit noch geltend, seien die gerichtlichen Sachverständigen darüber nicht befragt worden. Dem kann nicht gefolgt werden. Denn die hier erörterte Frage wurde von der den gerichtlichen Sachverständigen vorgelegten Beweisfrage, ob das Anlegen am vierten Schleusenpoller sachgemäß gewesen sei, mitumfasst.

Die Revision erblickt ferner einen Verstoß des Berufungsgerichts gegen die gerichtliche Aufklärungspflicht darin, daß es die genaue Ladung des Unfallschiffes nicht aufgeklärt habe. Das Berufungsgericht geht im Rahmen der Prüfung der Sachgemäßheit eines Anlegens des Schiffes am vierten Schleusenpoller von einer Schiffsladung von 375 t Torf aus, während nach dem Revisionsvorbringen das Schiff nur eine Ladung von 325 t an Bord gehabt habe. Diese Verfahrensrüge muß schon an § 314 ZPO scheitern, weil ausweis-

lich des Tatbestandes des angefochtenen Urteils (S 2) die Beladung mit 375 t unstreitig ist. Eine Tatbestandsberichtigung insoweit ist nicht erfolgt. In diesem Zusammenhang ist es unerheblich, daß das Berufungsurteil am Schluß des Tatbestandes auf den Inhalt der Schriftsätze der Parteien verweist, in denen nach dem Vorbringen der Revision die Ladungsmenge des Schiffes bestritten wird; denn eine derartige Bezugnahme auf die Schriftsätze der Parteien hat für den tatsächlichen Prozeßstoff, wie er sich am Schluß der mündlichen Verhandlung gestaltet hat, nur ergänzenden Charakter. Diese Bezugnahme kann daher einen für den Schluß der mündlichen Verhandlung als unstreitig festgestellten Tatbestand, wie es hier der Fall ist, nicht in Frage stellen. Die Rüge ist mithin unbegründet, ohne daß erörtert zu werden braucht, ob dieser Punkt überhaupt entscheidungserheblich ist.

Unbegründet ist auch der auf die §§ 286, 139 ZPO gestützte Revisionsangriff gegen die Annahme des Berufungsgerichts, wonach die Länge des Schiffes dem Festmachen am dritten Schleusenpoller nicht entgegengestanden habe. Das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß der dritte Schleusenpoller nach der zu den Akten überreichten Zeichnung 42,5 m vom äußersten Schleusentor entfernt stehe. Es sei deshalb, selbst wenn man berücksichtige, daß 8 1/2 m Spielraum bis zum Schiffspoller beständen, nicht möglich gewesen, das Schiff dann noch am dritten Poller festzulegen. Die vorbezeichneten Gesichtspunkte hat das Berufungsgericht offenbar auch in Erwägung gezogen, denn es hat sich auf den Standpunkt gestellt, die Halteleine hätte auch um den mittleren Schiffspoller gelegt werden können. Letzterer Annahme stehen bei der gegebenen Sachlage keine Bedenken entgegen. Diese Folgerung konnte das Berufungsgericht bei dem festgestellten Sachverhalt auch ziehen, ohne

daß diese Frage vorher in der mündlichen Verhandlung erörtert wurde. Eine Verletzung des § 139 ZPO kann darin nicht erblickt werden.

Soweit die Revision schließlich aus verschiedenen Einzelentfernungen des Schiffes zu den Schleusenpollern im Zeitpunkt des Versagens des Motors die Auffassung herleiten will, daß ein Festmachen am dritten Schleusenpoller unzweckmässiger gewesen sei als am vierten Schleusenpoller, was das Berufungsgericht unter Verletzung des § 286 ZPO nicht berücksichtigt habe, so kann dahingestellt werden, ob die von der Revision gemachten Entfernungsangaben des Schiffes zu den Schleusenpollern im Zeitpunkt des Aussetzens des Schiffsmotors zutreffen. Auch wenn der Weg vom dritten Schleusenpoller zur Treppe weiter war als vom vierten Poller, so liegt auf der Hand, daß die durch das Belegen des dritten Schleusenpollers hervorgerufene Bremswirkung früher eintreten mußte, zumal da in diesem Falle der mittlere Schiffspoller belegt werden konnte. Darauf allein aber kommt es an. Denn das für den Unfall ursächliche Verschulden liegt darin, daß der Schiffer sich allein auf die Maschinenkraft verlassen und deshalb das Festmachen von vornherein nicht am dritten, sondern am vierten Schleusenpoller vorgesehen hat.

Deshalb kann es auch auf sich beruhen, ob den Bootsmann Batschkus, wie das Berufungsgericht annimmt, ebenfalls ein Verschulden am Klageunfall trifft oder nicht. Sein Verhalten, insbesondere das nichtordnungsmässige Belegen der Trosse und sein Ausgleiten auf der Kaimauer ändert angesichts der durch das Verschulden des Schiffsführers heraufbeschworenen Gefahr des Zusammenstosses des Schiffes mit dem Schleusentor nichts daran, daß dieses Verschulden für den Unfall ursächlich war.

Schließlich lassen auch die Ausführungen des Berufungsgerichts, mit denen dieses ein Mitverschulden der Klägerin am Klageunfall ablehnt, einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die Revision wirft dem Berufungsgericht insoweit in erster Linie vor, es habe nicht berücksichtigt, daß die Klägerin zu wenig Poller aufgestellt habe. Selbst wenn hierin ein Verschulden zu erblicken wäre, so würde dieses für den Unfall nicht ursächlich sein, weil die Nichtbenutzung des dritten Pollers zum Festmachen den Unfall herbeigeführt hat, dagegen nicht das Fehlen weiterer Poller. Ob durch deren Vorhandensein der Unfall und damit der Schaden in seinen Ausmassen hätte verringert werden können, kann auf sich beruhen. Denn das Berufungsgericht hat ohne Rechtsirrtum angenommen, dem Schiffer hätte die Anordnung der Poller in der Büssauer Schleuse bekannt sein müssen. Dann ergibt sich aber die - vom Berufungsgericht zwar nicht ausdrücklich ausgesprochene - Schlußfolgerung von selbst, daß das fahrlässige Verhalten des Schiffers den Unfall ganz überwiegend verursacht hat.

Aus dem Gesichtspunkte des Mitverschuldens wendet sich die Revision auch gegen die Annahme des Berufungsgerichts, wonach das Hinfallen des Bootsmanns Ba [REDACTED] für den Klageunfall bedeutungslos gewesen sei. Sie rügt insoweit einen Verstoß des Berufungsgerichts gegen die Grundsätze des prima-facie-Beweises. Dieses Vorbringen ist schon deswegen unerheblich, weil, wie oben ausgeführt, auch durch ein unsachgemäßes Verhalten des Batschkus die Ursächlichkeit des Verhaltens des Schiffsführers für den Klageunfall und die sich hieraus ergebende Haftung der Beklagten nicht ausgeschlossen wird.

Zur Höhe der Klageforderung bemängelt die Revision weiterhin die Annahme des Berufungsgerichts, daß eine Be-

seitigung der Unfallschäden nicht früher möglich gewesen sei, und macht geltend, das Berufungsgericht habe übersehen, daß von der Klägerin ein Ersatztor bereitzuhalten gewesen wäre und daß diese den Klageunfall zur Herbeiführung anderer Instandsetzungen am Schleusentor benutzt habe. Dem kann nicht gefolgt werden. Zur Bereithaltung eines Ersatztores war die Klägerin, weil ein solches wirtschaftlich untragbar gewesen wäre, nicht verpflichtet. Es ist auch keinerlei Anhalt dafür gegeben, daß die Klägerin den Klageunfall zur Durchführung anderer Instandsetzungsarbeiten, als sie sie bereits in der Klagerechnung in Abzug gebracht hat, benutzt hätte. Ebenso fehlt es an einem Anhalt dafür, daß die Klägerin die Durchführung der Instandsetzungsarbeiten etwa schuldhaft über die Währungsumstellung hinaus verzögert hätte.

Endlich macht die Revision noch geltend, es erscheine bei dem zwischen den Parteien anzunehmenden Vertragsverhältnis der Billigkeit nicht entsprechend, wenn die Klägerin Vorteile der Währungsreform für sich in Anspruch nehme, die sie als Staat so ausgestaltet habe, daß sie notwendigerweise der Beklagten eine ganz besondere Last aufbürden würden. Die Revision meint, die Klägerin habe dadurch, daß die Haftpflichtversicherungsforderungen im Zuge der Währungsreform im Verhältnis 10 : 1 zu Ungunsten der Versicherten umgestellt worden seien, 90 % der Ausgleichsforderungen, die den Versicherungsgesellschaften gegenüber der Klägerin kraft Gesetzes zugestanden hätten, gespart. Trotzdem verlange die Klägerin aber von der Beklagten vollen Schadensersatz. Auch diese Rüge kann der Revision nicht zum Erfolge verhelfen. Zunächst ist zwischen den Parteien ein Vertragsverhältnis oder vertragsähnliches Verhältnis auf Grund der Kanalbenutzung seitens des Schiffes der Beklagten nicht

zustande gekommen (RG in JW 1927, 442). Außerdem kann, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, keine Rede davon sein, daß der Klägerin durch die in der 3. DVO z. UmstG (VVO - § 7) erfolgte Umstellung der Haftpflichtversicherungsforderung im Verhältnis 10 : 1 die 90 % des der Beklagten durch diese Regelung verloren gegangenen Versicherungsbetrages zugefallen wäre, sie also diese 90 % erspart habe. Für die Klägerin bestand - ohne die Währungsumstellung - gegenüber den Versicherungsgesellschaften keine rechtliche Verpflichtung, die Versicherungsforderungen in voller Höhe auszugleichen. Die Schadensersatzpflicht der Beklagten besteht der Klägerin gegenüber zudem unabhängig davon, ob die Beklagte versichert ist oder nicht. Die Regelung der Umstellung der Versicherungsforderungen liegt im Rahmen der Gesamtregelung der Währungsumstellung, durch die auch erst eine Ausgleichspflicht des Staates begründet worden ist. Daß die Währungsumstellung für die Versicherungsnehmer Härten mit sich brachte, lag in der Natur der Sache. Die von der Beklagten erstrebte Verteilung der nachteiligen Auswirkungen der Währungsreform auf die Parteien unter dem Gesichtspunkte der Zumutbarkeit unter Abwägung der beiderseitigen Interessen könnte, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, höchstens im Rahmen eines Vertragshilfeverfahrens vorgenommen werden, da es an der für das Tätigwerden des Prozeßgerichts erforderlichen Einwilligung der Klägerin fehlt (§ 11 VertragshilfeGes).

Die sonstigen Ausführungen des Berufungsgerichts zur Höhe der Klageforderung lassen einen Rechtsirrtum nicht zu Tage treten, sind auch von der Revision nicht angegrif-

fen worden.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge
aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Wilde	Bock	Nastelski	Christoph	Weiss
-------	------	-----------	-----------	-------